Tankerexplosionen an der Küste Afrikas

Erlebt und berichtet von Claus Biernoth

Ich war an Bord des neuen Bergungs-schleppers „Oceanic“, gebaut 1969 in Bremerhaven auf der Schichau Werft. Der Schlepper hatte einen Pfahlzug von 179 t und war damals einer der leistungs-fähigsten Bergungsschlepper weltweit. Diese Art Schlepper wurde gebaut, weil damals die Rohöltransporte aus den arabischen Ölfördergebieten in Richtung Europa und

Die „Marpessa“ nach der Explosion

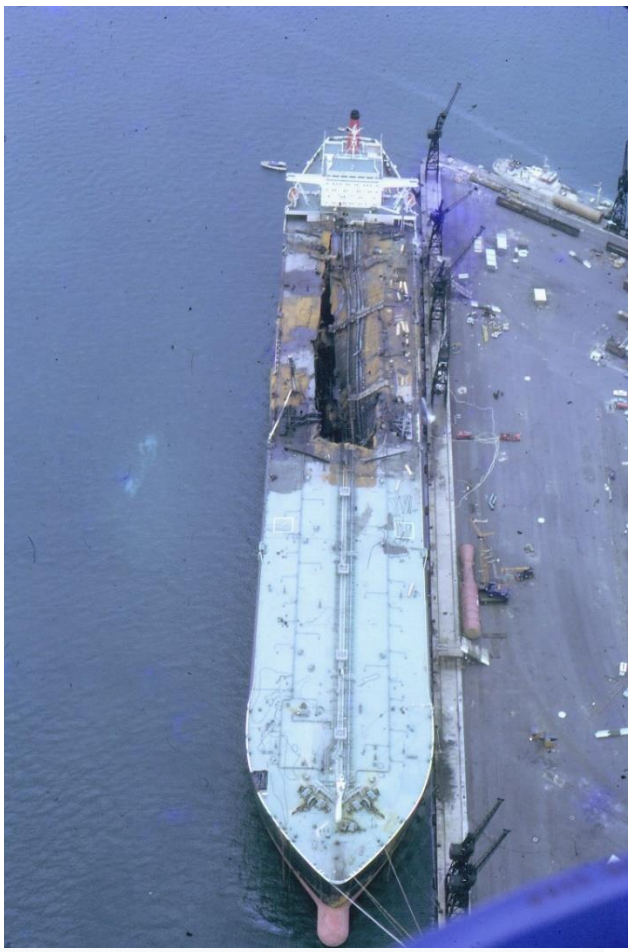
Amerika um das Kap der guten Hoffnung fuhren. Die großen Tanker brauchten im Falle von Havarien leistungsstarke Schlepper. Das war der Hintergrund, vor dem diese starken Bullen in Auftrag gegeben wurden. Heute gibt es noch stärkere Offshore-Schlepper mit einen Pfahlzug von über 300 t. Wir lagen im Dezember 1969 einige Tage im Hafen von Las Palmas und bekamen plötzlich Order Richtung West-Afrikanische Küste zu fahren.

Im Dezember explodierte vor Dakar (Senegal) der Tanker „Marpessa“, ein über 200 000 tdw Schiff auf der Reise zum Arabischen Golf. Die Explosion erfolgte während der Reinigung der Lade-tanks. Zwei chinesische Unteroffiziere kamen dabei zu Tode. Zwar hatte die Besatzung es am folgenden Tag geschafft, das Feuer zu löschen, aber die "Marpessa" schien dennoch verloren zu sein. Die Besatzung wurde von dem britischen Shell-Tanker "Serenia" von Bord abgeborgen und später in Dakar an Land gebracht. Am 15. Dezember, versank die "Marpessa" in den Wellen 50 Meilen nordwestlich von Dakar, weniger als zwei Monate nach ihrer Indienststellung.

Die "Marpessa" hatte damals die zweifelhafte Ehre, das größte je gesunkene Handelsschiff zu sein. Die früher verunglückte *Torrey Canyon* war nur halb so groß. Die niederländische Schiffahrts-behörde kam zu dem Schluss, dass die Besatzung nicht für den Verlust der "Marpessa" verant-wortlich war. Ihre Bemühungen das Schiff zu retten wurden als anerkennenswert gewürdigt. Letztendlich zahlte die Versiche-rung einen Betrag von 6.590.000 Englischen Pfund aus.

Wenig später ereignete sich ein ähnlicher Unfall auf der „Mactra“. Es

geschah auch hier beim Tankwaschen. Auch hier gab es zwei Tote.



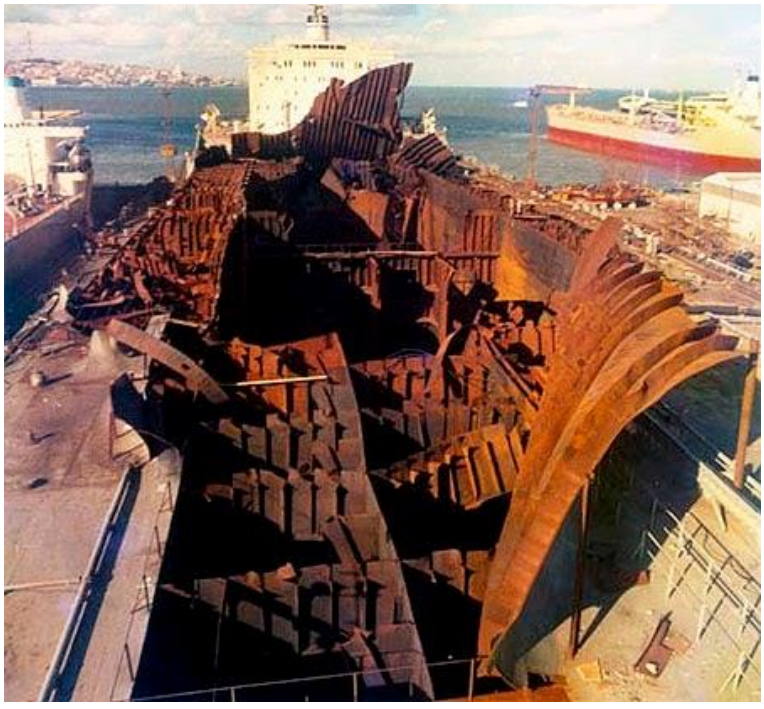
Die „Mactra“ verunglückte im Kanal von Mozambik und wurde nach Durban geschleppt. Oben im Bild sehen wir sie mit eingebrochenem Hauptdeck nach der Bergung im Hafen von Durban.

Als dann am 29.Januar 1969 auch noch die norwegische „Kong Haakon VII“ beim Tankwaschen explodierte, war klar, dass am Wasch-Verfahren Änderungen nötig waren. Es war üblich, die leeren Tanks, die natürlich noch voller Rohöl-Reste waren, mit Hochdruck-Wasserstrahlen aus fest eingebauten „Waschmaschinen“ zu reinigen. Durch das dabei unvermeidliche Aufwühlen und in Bewegung bringen der Öl-Reste bildeten sich neue Öl-Gase, die auch in einem vorher gut durchlüfteten Tank eine zündfähige Mischung bilden konnten. Und dann reichte der kleinste Funke um eine Katastrophe auszulösen. Es wurde sogar vermutet, dass in so einem Tank beim Waschen mit heißen Hochdruck-Wasserstrahlen ein eigenes „Wetter“ entsteht, das auch Gewitter bilden kann! Dann würden sogar regelrechte Blitze das Gasgemisch entzünden!

Unsere Aufgabe war es also nun, den dritten Havaristen, die „Kong Haakon VII“ von Dakar nach Portugal zur Werft Lisnave zu schleppen. Das Deck sah aus, als wenn man eine Fischdose geöffnet hätte: Teile vom Deck hatten sich über die Brücke geklappt. Das Schiff war 327 m Lang und 46,50 m breit, 222 513 tdw.

In Dakar wurden dem Wrack schiffbauliche Verstärkungen eingesetzt, um ein Auseinanderbrechen der „Kong Haakon VII“ auf der Schleppreise zu verhindern. Wir schleppten den Havaristen Ende März nach Portugal, wo wir am 2. April ankamen. Bei der Werft Lisnave wurde das zerstörte Mittelschiff der „Kong Haakon VII“ herausgeschnitten und durch ein neues ersetzt.

8 Monate brauchte Lisnave, um das Schiff an den norwegischen Eigner zurückzuliefern. Der Tanker wurde dann erst nach 14 Jahren, am 29.05.1984, außer Dienst gestellt und verschrottet.



Seit dieser Unfallserie füllt man die Tanks vor der Wäsche mit Inert-Gas (unbrennbares Gas), das man entweder in extra Inertgas-Generatoren erzeugt oder aus den Abgasen der Haupt-Antriebsmaschine gewinnt.

Kong Haakon VII in der Werft ohne Vorschiff

Der hält an keiner roten Ampel!